Deutscher Bundestag **Drucksache 19/4798**

19. Wahlperiode 08.10.2018

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Paus, Stefan Schmidt, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4161 –

Ungleiche Behandlung verschiedener Verkehrsmittel im Einkommensteuerecht und fehlende ökologische Lenkungswirkung

Vorbemerkung der Fragesteller

Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer müssen mobil sein. Sie legen ihren Arbeitsweg zurück, sind auf Dienstreisen unterwegs und nutzen die Mobilitätsangebote ihres Arbeitgebers auch für den privaten Bereich.

Die vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Mobilitätsangebote werden steuerrechtlich aber nicht gleich behandelt. Diese Tatsache ist insofern problematisch, als die unterschiedliche Besteuerung einen Einfluss auf die Wahl des Verkehrsmittels und auf die Umwelt hat.

Die einkommensteuerliche Ungleichbehandlung verschiedener Verkehrsmittel wird in dem von der Bundesregierung am 1. August 2018 im Kabinett beschlossenen Gesetzentwurf zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften nach Auffassung der Fragesteller weiter verstärkt. Darin enthalten ist eine Ergänzung der Dienstwagenbesteuerung dahingehend, dass die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge halbiert werden soll. Das entspricht einer Absenkung des Prozentsatzes von derzeit 1 Prozent auf 0,5 Prozent. Emissionsfreie Fahrräder und emissionsarme Elektrofahrräder fallen nicht unter diese Regelung. Bislang wird der geldwerte Vorteil bei gewöhnlichen Dienstfahrrädern ebenfalls nach einer 1-Prozent-Methode ermittelt. Grundlage ist ein Ländererlass i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 10 des Einkommensteuergesetzes – EStG (Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder vom 23. November 2012 – S 2334 BStBl. 2012 I S. 1224).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums der Finanzen vom 4. Oktober 2018 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Sämtliche Zahlen zu den Fahrzeugen entstammen dem „Zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes“. Die Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes enthalten keine Angaben über Dienstwagen im einkommensteuerrechtlichen Sinne. Die nachfolgenden statistischen Angaben beziehen sich daher hilfsweise auf gewerbliche Personenkraftwagen; hierunter fallen alle Personenkraftwagen gewerblicher Halter, u. a. Autohändler und Autovermieter.

1. Wie viele Dienstwagen waren in Deutschland im Jahr 2017 zugelassen (bitte nach Autos mit Benzinmotor, Autos mit Dieselmotor, Autos mit Hybridantrieb, Autos mit Elektroantrieb, sonstige Antriebsarten aufschlüsseln)?

Bestand an gewerblichen Personenkraftwagen am 1. Januar 2018 nach Kraftstoffarten:

Kraftstoffarten	Insgesamt
Benzin	1.662.595
Diesel	3.174.891
Hybrid	55.524
dar. Plug-In	25.689
Elektro	27.225
Sonstige	32.678
Insgesamt	4.952.913

2. Wie hoch ist der Anteil von Dienstwagen bei den gesamten Neuzulassungen in den letzten fünf Jahren bis einschließlich 2017?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen in den Jahren 2013 bis 2017 nach Haltergruppen:

Berichtsjahr	Insgesamt*	darunter	
		private Halter in %	gewerbliche Halter in %
2013	2.952.431	37,9	62,1
2014	3.036.773	36,2	63,8
2015	3.206.042	34,2	65,7
2016	3.351.607	35,0	65,0
2017	3.441.262	35,6	64,4
* inkl. unbekannte Angabe			

3. Wie hoch ist der Anteil von PKW der Oberklasse bei neu zugelassenen Fahrzeugen, die als Dienstwagen genutzt werden (bitte hilfsweise nach gewerblichen und privaten Haltern unterscheiden) im Vergleich zum Oberklasse-Anteil bei Privatzulassungen?

Neuzulassungen von Personenkraftwagen im Jahr 2017 nach Haltergruppen und dem Segment Oberklasse:

Haltergruppe	Insgesamt	darunter Personenkraftwagen der Oberklasse	
		Zusammen	Anteil in %
gewerblich	2.215.208	24.097	0,7
privat	1.224.943	4.690	0,1
unbekannt	1.111	25	0,0
Insgesamt	3.441.262	28.812	0,8

4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Dienstfahrräder in Deutschland im Jahr 2017 (bitte nach Fahrrädern ohne Elektroantrieb und Fahrrädern mit Elektroantrieb aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Zahlen vor.

5. Wie hoch war die durchschnittliche Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) eines Dienstwagens (hilfsweise gewerbliche Halter) in Deutschland im Jahr 2017 (bitte in Euro angeben)?

Der Bundesregierung stehen keine entsprechenden Informationen zur Verfügung.

6. Wie hoch war der durchschnittliche Spritverbrauch eines Dienstwagens (hilfsweise gewerbliche Fahrzeuge) in Deutschland im Jahr 2017 (bitte in Liter pro 100 km angeben) im Vergleich zu Privatzulassungen?

Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2018 nach Haltergruppen, ausgewählten Kraftstoffarten und durchschnittlichem Kraftstoffverbrauch:

Haltergruppe	Kraftstoffart	Insgesamt	darunter ohne CO_2-Angabe	durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch in l/100 km
gewerblich	Benzin	1.662.595	88.597	6,3
	Diesel	3.174.891	55.743	5,3
privat	Benzin	28.780.471	3.333.398	6,7
	Diesel	12.043.907	783.268	5,7
unbekannt	Benzin	8.202	1.914	7,0
	Diesel	6.498	362	5,7
Insgesamt	Benzin	30.451.268	3.423.909	6,7
	Diesel	15.225.296	839.373	5,6

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Wie viel CO_2 stieß ein Dienstwagen (hilfsweise gewerbliche Fahrzeuge) in Deutschland im Jahr 2017 durchschnittlich aus (bitte in g/km angeben) im Vergleich zu Privatzulassungen?

Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2018 nach Haltergruppen und durchschnittlicher CO_2-Emission in g/km:

Haltergruppe	Insgesamt	darunter ohne CO_2-Angabe	durchschnittliche CO_2-Emission in g/km
gewerblich	4.952.913	146.168	141,0
privat	41.506.617	4.178.122	153,6
unbekannt	15.064	2.313	157,0
Insgesamt	46.474.594	4.326.603	152,2

8. Wie erfolgt die einkommensteuerrechtliche Behandlung der verschiedenen von Arbeitgebern zur Verfügung gestellten Verkehrsmittel (bitte nach Dienstwagen und Dienstfahrrad, Kostenerstattungen für den öffentlichen Nah- und Fernverkehr unter Berücksichtigung von Vergünstigungsangeboten wie z. B. Bahncard 25, 50, 100, Kostenerstattungen für privates Kraftfahrzeug oder Fahrrad und in 1. Wege Wohnung zur ersten Tätigkeitsstätte, 2. Dienstreisen, 3. Privatfahrten unterschieden), und was sind aus Sicht der Bundesregierung die relevanten Unterschiede in der Besteuerung der verschiedenen Verkehrsmittel?

Die Nutzung vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellter Mobilitätsangebote zu dienstlichen Zwecken führt beim Arbeitnehmer nicht zu einem Nutzungsvorteil. Nutzungsvorteile des Arbeitnehmers für Privatfahrten und Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte gehören nach der Systematik des Einkommensteuergesetzes unabhängig vom Verkehrsmittel als Sachbezüge zum Arbeitslohn (§ 19 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 i. V. m. § 8 Absatz 1 EStG). Die Bewertung dieser Nutzungsvorteile ist unterschiedlich und richtet sich nach § 8 Absatz 2 EStG.

Bei der Überlassung eines Dienstwagens ist grundsätzlich die pauschale Nutzungswertmethode (1 Prozent-Regelung, 0,03 Prozent-Regelung, 0,002 Prozent-Regelung) anzuwenden, vgl. § 8 Absatz 2 Satz 2, 3 und 5 EStG.

Bei der Überlassung eines (Elektro-)Fahrrads wird bei Anwendung der 1 Prozent-Regelung bei der privaten Nutzung kein zusätzlicher geldwerter Vorteil für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte oder für Familienheimfahrten besteuert (Gleich lautende Erlasse der obersten Finanzbehörden der Länder vom 23. November 2012, BStBl I Seite 1224).

Bei der Überlassung eines sog. Job-Tickets ist ein Nutzungsvorteil nicht anzunehmen, wenn der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern ein Job-Ticket zu dem mit dem Verkehrsträger vereinbarten Preis überlässt. Ein Nutzungsvorteil liegt jedoch vor, soweit der Arbeitnehmer das Job-Ticket darüber hinaus verbilligt oder unentgeltlich vom Arbeitgeber erhält. Die 44-Euro-Freigrenze findet nach § 8 Absatz 2 Satz 11 EStG Anwendung.

Zur Überlassung einer BahnCard wird auf die Antworten zu den Fragen 18 und 19 verwiesen.

Kostenerstattungen des Arbeitgebers für dienstlich veranlasste Fahrten sind – unabhängig vom Verkehrsmittel – in Höhe der tatsächlich entstandenen Aufwendungen nach § 3 Nummer 13 und 16 EStG steuerfrei.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte kann von allen Steuerpflichtigen die verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale in Höhe von 30 Cent je Entfernungskilometer geltend gemacht werden.

Kostenerstattungen des Arbeitgebers für die Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte können unabhängig vom Verkehrsmittel nach § 40 Absatz 2 Satz 2 EStG bis zur Höhe der Entfernungspauschale pauschal mit 15 Prozent besteuert werden.

9. Wie wird aus Sicht der Bundesregierung das Bestehen der alternativ zu wählenden 1-Prozent-Methode gemäß § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG zur Ermittlung des geldwerten Vorteils für die private Nutzung des Dienstwagen begründet?

Die Bewertung der Entnahme/des geldwerten Vorteils für die private Nutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 EStG ist die gesetzlich vorgeschriebene Bewertungsmethode. In Massenverfahren ist es erforderlich, den Nutzungsvorteil für die private Nutzung eines Firmen-/Dienstwagens einfach, sachgerecht und rechtssicher zu bewerten. Die typisierende Erfassung des Nutzungsvorteils durch die 1-Prozent-Regelung war im Hinblick auf ihre verfassungsrechtliche Zulässigkeit schon mehrfach Gegenstand der höchstrichterlichen Rechtsprechung und ist verfassungsrechtlich nicht zu beanstanden (vgl. BFH-Urteil vom 13. Dezember 2012, BStBl 2013 II S. 385). Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Möglichkeit der Anwendung der Fahrtenbuchmethode (§ 8 Absatz 2 Satz 4 EStG).

10. Kann aus Sicht der Bundesregierung die pauschale 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG dazu führen, dass ein vom Arbeitgeber gestellter Dienstwagen aus Sicht des Arbeitnehmers finanziell vorteilhaft ist gegenüber einem vergleichbaren privat angeschafften PKW?

Ein vom Arbeitgeber gestellter Dienstwagen kann gegenüber einem vergleichbaren privat angeschafften PKW aus Sicht des Arbeitnehmers je nach Einzelfall sowohl finanziell vorteilhaft als auch nachteilig sein.

11. Besteht nach Ansicht der Bundesregierung aufgrund steuerrechtlicher Regelungen (insbesondere die pauschale 1-Prozent-Methode im Zusammenhang mit dem vollständigen Betriebsausgabenabzug der Fahrzeugkosten beim Arbeitgeber) ein finanzieller Anreiz für Arbeitgeber und Arbeitnehmer, anstatt Gehalt einen Dienstwagen zu wählen, und worin liegt dieser Vorteil konkret begründet?

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12. Von welchen Faktoren (privat gefahrene Kilometer; Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs; Flatrate-Tankkarte des Arbeitgebers; Wege zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte u. a.) hängt es aus Sicht der Bundesregierung ab, ob ein Dienstwagen unter Anwendung der 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG im Vergleich zu einer Anschaffung eines privaten PKW finanziell günstiger ist?

Zu dieser Frage liegen der Bundesregierung keine Daten vor. Eine allgemeine Aussage ist auch im Hinblick auf die vielfältigen Sachverhaltskonstellationen nicht möglich.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Wie schätzt die Bundesregierung das Ergebnis des Umweltbundesamtes ein, dass die pauschale 1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 2, 3 EStG eine Bevorteilung des individuellen PKW-Verkehrs gegenüber anderen, ggf. umweltverträglicheren Verkehrsmitteln (z. B. ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr) darstellt (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Die Bundesregierung hat die Aussagen zur Kenntnis genommen.

14. Wie schätzt die Bundesregierung die Ergebnisse des Umweltbundesamtes ein, die eine Subvention für Dienstwagen in Höhe von 3,1 Mrd. Euro pro Jahr feststellen, weil die pauschale 1-Prozent-Methode Dienstwagen gegenüber privat angeschafften PKW begünstigt (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47)?

Die Besteuerung der Privatnutzung eines betrieblichen Kraftfahrzeugs (Dienst- und Firmenwagen) ist keine Subvention im Sinne von § 12 StabG. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9 verwiesen.

15. Wie schätzt die Bundesregierung das Ergebnis des Umweltbundesamtes ein, dass von der pauschalen Dienstwagenbesteuerung, wie von der Entfernungspauschale, besonders hohe Einkommen profitieren (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 13), und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus?

Als Folge des geltenden progressiven Steuertarifs führt die Hinzurechnung des gleichen geldwerten Vorteils aus der 1-Prozent-Regelung bei höheren Einkommen zu einer stärkeren Besteuerung als bei niedrigeren Einkommen. Demgegenüber wirkt sich eine gleich hohe Entfernungspauschale als Steuerabzugsbetrag hier stärker steuermindernd aus.

16. Welchen Einfluss hat aus Sicht der Bundesregierung die 1-Prozent-Methode auf die Tatsache, dass im Jahr 2013 62 Prozent der Neuzulassungen auf gewerbliche Halter entfielen (siehe „Umweltschädliche Subventionen – Aktualisierte Ausgabe 2016“, S. 47), und welche anderen Faktoren beeinflussen dieses Ergebnis aus Sicht der Bundesregierung?

Es wird auf die Vorbemerkung verwiesen, wonach die Neuzulassungen auf gewerbliche Halter keine Zahlen über die einkommensteuerrechtlich als Dienstwagen behandelten Fahrzeuge beinhalten. Das Ziel der 1-Prozent-Regelung ist es, die Entnahme/den geldwerten Vorteil aus der privaten Nutzung eines Dienstwagens steuerlich realitätsnah abzubilden. Sie dient der steuerlichen Neutralität, so dass die Entscheidung für einen Dienstwagen nicht steuerlich motiviert sein sollte. Insofern geht die Bundesregierung davon aus, dass die Anzahl der Neuzulassungen den Gegebenheiten und Bedarfen in den Unternehmen entspricht.

17. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für und gegen eine Ausgestaltung der Regelung zur Dienstwagenbesteuerung im Einkommensteuergesetz nach ökologischen Kriterien, beispielsweise eine Regelung, die die Besteuerung des geldwerten Vorteils bei Privatfahrten und die Abzugsfähigkeit der Fahrzeugkosten als Betriebsausgabe beim Arbeitgeber an dem CO_2-Ausstoß orientiert?

Die Nutzung von Dienstwagen unterliegt in Deutschland einer sachgerechten Besteuerung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Wie wird eine Bahncard 100 einkommensteuerrechtlich beim Arbeitgeber und Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern behandelt (bitte nach Wege Wohnung erste Tätigkeitsstätte, Dienstreisen und Privatfahrten unterscheiden)?

Beim Arbeitgeber sind die Aufwendungen für eine betrieblich verwendete Bahncard 100 als Betriebsausgaben abzuziehen.

Bei der Überlassung einer BahnCard 100 durch den Arbeitgeber zur privaten Nutzung sowie für Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte des Arbeitnehmers ist der Nutzungsvorteil als steuerpflichtiger Arbeitslohn zu behandeln. Bei Überlassung der BahnCard 100 für Dienstreisen liegt ein überwiegend eigenbetriebliches Interesse des Arbeitgebers und damit kein steuerbarer Arbeitslohn vor.

19. Wie wird aus Sicht der Bundesregierung der Nachweis einer Geschäfts- oder Privatfahrt unter Verwendung der Bahncard 100 geführt, wenn die Deutsche Bahn diesbezüglich keine Bestätigungen ausstellt, und welche konkreten Nachweise und Belege sind nach Ansicht der Bundesregierung zur Anerkennung der Bahncard-100-Aufwendungen den Finanzämtern vorzulegen, um Privat- von Geschäftsfahrten abzugrenzen?

Zum Nachweis der Veranlassung von Betriebsausgaben/Werbungskosten gelten die allgemeinen ertragsteuerlichen Grundsätze.

Von einer Überlassung der BahnCard 100 im überwiegend eigenbetrieblichen Interesse (dann kein steuerbarer Arbeitslohn) kann aus Vereinfachungsgründen bereits dann ausgegangen werden, wenn nach einer Prognose zum Zeitpunkt der Hingabe der Bahncard die ersparten Kosten für Einzelfahrscheine, die im Rahmen der Auswärtstätigkeit (z. B. nach Reiserichtlinie) ohne Nutzung der BahnCard während deren Gültigkeitsdauer anfallen würden, die Kosten der BahnCard erreichen oder übersteigen (prognostizierte Vollamortisation). In diesem Fall ist die private Nutzungsmöglichkeit oder die Nutzung für die Fahrten zwischen Wohnung und erster Tätigkeitsstätte des Arbeitnehmers unbeachtlich. Tritt die prognostizierte Vollamortisation aus unvorhersehbaren Gründen (z. B. Krankheit) nicht ein, wird das überwiegend eigenbetriebliche Interesse des Arbeitgebers bei Hingabe der BahnCard hierdurch nicht berührt. Es ist keine Nachversteuerung vorzunehmen.

Erreichen die durch die Nutzung der überlassenen BahnCard 100 ersparten Fahrtkosten, die im Rahmen der Auswärtstätigkeit ohne Nutzung der BahnCard während deren Gültigkeitsdauer anfallen würden, nach der Prognose zum Zeitpunkt der Hingabe der BahnCard deren Kosten voraussichtlich nicht vollständig (Prognose der Teilamortisation), liegt die Überlassung der BahnCard nicht im überwiegend eigenbetrieblichen Interesse des Arbeitgebers. Die Überlassung der BahnCard stellt in diesem Fall zunächst in voller Höhe steuerpflichtigen Arbeitslohn dar. Die während der Gültigkeitsdauer der BahnCard durch deren Nutzung für dienstliche Fahrten ersparten Fahrtkosten können dann monatsweise oder auch am Ende des Gültigkeitszeitraums als Korrekturbetrag den steuerpflichtigen Arbeitslohn mindern. Für die Höhe des Korrekturbetrags können aus Vereinfachungsgründen – anstelle einer quotalen Aufteilung (Nutzung zu dienstlichen Zwecken im Verhältnis zur Gesamtnutzung) – auch hier die ersparten Kosten für Einzelfahrscheine, die im Rahmen der Auswärtstätigkeit ohne Nutzung der BahnCard während deren Gültigkeitsdauer angefallen wären, begrenzt auf die Höhe der tatsächlichen Kosten der BahnCard, zugrunde gelegt werden.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

20. Mit welcher Begründung können Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die vom Arbeitgeber eine Bahncard 100 gestellt bekommen, keine pauschale Methode, vergleichbar der 1-Prozent-Methode bei den Dienstwagen, anwenden, um den geldwerten Vorteil der Privatfahrten auf vereinfachtem Wege zu ermitteln?

Auf die Antwort zu Frage 19 wird verwiesen.

21. Was spricht aus Sicht der Bundesregierung für oder gegen den Vorschlag, pauschale Methoden wie die 1-Prozent-Methode zur Ermittlung des geldwerten Vorteils bei allen vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellten Verkehrsmitteln (z. B. Bahncard 100) vorzusehen?

Die unterschiedlichenVereinfachungsregelungen sind nicht vergleichbar und haben sich in der Praxis bewährt. Insbesondere die Überlassung einer Bahncard 100 führt in Fällen der Vollamortisation zu günstigeren steuerlichen Ergebnis als die 1-Prozent-Methode (vgl. Antwort zu Frage 19).

22. Wie viele Dienstwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Elektro- oder Hybridelektrofahrzeuge gemäß der im in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Gesetzentwurf gewählten Definition, und bei wie vielen dieser Fahrzeuge wird die 1-Prozent-Regelung zurzeit in Anspruch genommen?

Hinsichtlich des aktuellen Bestandes an Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen bei gewerblich genutzten Fahrzeugen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zur Anwendung der 1-Prozent-Regelung vor.

23. Welche Effekte erwartet die Bundesregierung von der Halbierung der Bemessungsgrundlage im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung (1-Prozent-Methode nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG i. V. m. § 8 Absatz 2 Satz 2 EStG) mit Bezug auf den Absatz von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen?

Die Bundesregierung erwartet, dass durch die vorgesehene steuerliche Regelung Anreize entstehen, verstärkt Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge nachzufragen.

24. Inwiefern geht die Bundesregierung insbesondere davon aus, dass es aufgrund der Halbierung der Bemessungsgrundlage im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung nunmehr im Sinne eines „Rebound-Effekts“ zu einem verstärkten Absatz größerer und schwerer Hybridelektrofahrzeuge kommen wird, und auf welche Weise wird die Bundesregierung sicherstellen, dass dieser Effekt ausbleibt?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, bei welchen Fahrzeugtypen sich der Absatz verstärken wird. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

25. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung in ihrem Gesetzentwurf keine elektrische Mindestreichweite und keinen maximalen CO_2-Ausstoß pro Kilometer als Bedingungen für die Begünstigungen bei Hybridelektrofahrzeugen festgelegt, wie sie beispielsweise im Elektromobilitätsgesetz zur Nutzung der dort definierten Bevorrechtigungen festgelegt wurden?

Der Anwendungsbereich der vorgesehenen Neuregelung orientiert sich an dem bisherigen Anwendungsbereich des sog. Nachteilsausgleichs (Abschmelzung der Bemessungsgrundlage entsprechend der Batteriekapazität und dem Anschaffungsjahr).

26. Warum wird in dem Gesetzentwurf die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge halbiert, und warum wird die Bemessungsgrundlage (Bruttolistenpreis) für Dienstfahrräder nicht halbiert?

Welche Rolle spielten ökologische Aspekte bei der geplanten Änderung der Bemessungsgrundlage?

Ziel des Gesetzentwurfs ist die Förderung der Elektromobilität durch Halbierung der Bemessungsgrundlage bei der privaten Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen bei der Dienstwagenbesteuerung nach § 6 Absatz 1 Nummer 4 EStG.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Dienstfahrräder (mit oder ohne elektrischen Antrieb) emissionslos bzw. deutlich emissionsärmer sind als Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge, aber nur letztere steuerlich bessergestellt werden sollen?

Auf die Antwort zu Frage 26 wird verwiesen.

28. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass extern aufladbare Hybriddienstautos in dem Gesetzentwurf steuerlich begünstigt werden sollen, obwohl die rein elektrische Reichweite bei nur wenigen Dutzend Kilometern liegt?

Aus Sicht der Bundesregierung ist die Einbeziehung der Plug-in Fahrzeuge (PHEV) als Brückentechnologie zur Erfüllung der Klimaschutzziele sinnvoll.

29. Welche Rolle spielten gesundheitliche Aspekte bei der geplanten Änderung der Bemessungsgrundlage?

Es handelt sich um eine steuerrechtliche Vorschrift zur Ermittlung des zutreffenden Gewinns/Arbeitslohns. Ihre Lenkungswirkung zielt allein auf die Anschaffung von Elektro- und extern aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen in einem festgelegten Zeitraum ab.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

30. Welche Studien liegen der Bundesregierung vor, die belegen, dass sich Fahrradfahren – im Gegensatz zum Autofahren – positiv auf die Gesundheit auswirkt und Fahrradfahren damit auch aus betriebs- und volkswirtschaftlicher Perspektive die bessere Variante ist?

    Mit welcher Begründung sollen die neuen Regelungen zur Dienstwagenbesteuerung zeitlich nur eingeschränkt gelten, und warum ist aus Sicht der Bundesregierung eine dauerhafte steuerliche Begünstigung emissionsarmer Kraftfahrzeuge nicht sinnvoll?

Auf die Antwort zu Frage 29 wird verwiesen.

31. Hält die Bundesregierung eine gesetzliche Neuregelung für notwendig, die sicherstellt, dass auch gewöhnliche Dienstfahrräder von einer Verringerung der Bemessungsgrundlage zur Bestimmung des geldwerten Vorteils profitieren?

Auf die Antwort zu Frage 26 wird verwiesen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333